TRYBUNA MOTOKLUBU

UNIA
POZNAŃ

T. S „UNIA" ZAŁ. W 1915 R.

MOTOKLUB OD 1924 R.

CZŁONEK POLSKIEGO ZWIĄZKU MOTOROWEGO
I ZWIĄZK. FEDERACJI SPORTOWEJ › BUDOWLANI ‹

ZESZYT 5

BIULETYN INFORMACYJNO - ORGANIZACYJNY
ZARZĄDU MOTOKLUBU › UNIA ‹ POZNAŃ
UL. GROBLA 30 TEL. 30 - 02

Zeszyt poświęcony
35-letniej działalności Klubu dla Sportu Motorowego
i rozwoju motoryzacji w Polsce

Teodor Śmiełowski

NA WIRAŻU

Warkot motorów przegryzł nagle ciszę,
Stalową piersią rozbrzmiały wyścigi,
W rytmie okrążeń stadion się kołysze,
Nad którym zawisł cień rzymskiej kwadrygi.

I chociaż jeździec na innym rumaku
Stanął odważnie z przestrzenią w zawody,
Gna go muzyka tych samych wiwatów,
Przynagla rozkosz zwycięskiej nagrody.

To nic, że oczy pot słony zalewa
I na wirażach ściana śmierci wzrasta,
Pęd wichru w szprychach melodią nabrzmiewa,
Leci z łoskotem nad wieżyce miasta.

A kiedy finisz w morderczym galopie
Na linii mety w smugach słońca zgasł,
Zwycięzcę biorą w ramiona jak dziecko
I kładą dumnie na skroń Złoty Kask...

.. X ..

Wiersz ten ukazał się w Głosie Wielkopolskim Nr 195 z dn. 18.7.1949 r. po kolejnym zwycięstwie Jerzego Mielocha w wyścigu o „Złoty Kask".

Dnia 18.10.58 r. miało miejsce w sali Domu Drukarza uroczyste spotkanie uniowców niemal że kilku już pokoleń na akademii związanej z 35-letnią działalnością Klubu dla sportu motorowego i rozwoju motoryzacji w Polsce. Przybyli również przedstawiciele władz sportowych Poznańskiego Komitetu Kultury Fizycznej, Polskiego Związku Motorowego, Prez. MRN - Wydz. Komunikacyjny, Związkowej Federacji Sportowej Budowlani, której Klub jest członkiem, delegacje Klubów poznańskich, z Nowego Tomyśla i LKM-Unia Leszno. Nadeszło blisko 100 telegramów z życzeniami okolicznościowymi, nadto otrzymaliśmy pamiątkowe dyplomy, proporce i kwiaty.

Wielki swój dzień obchodziła „UNIA" - najstarszy klub motocyklowy w Polsce, inicjator Polskiego Związku Motocyklowego, macierz dla 21 ośrodków zorganizowanego sportu motorowego, rozsianych po Wielkopolsce i Ziemiach Zachodnich, skupiająca w swych szeregach wtedy około 2500 członków, wychowawca mistrzów okręgowych, Polski i na torach zagranicznych w raidach, wyścigach szosowych, ulicznych i górskich, trawiastych i na żużlu, „Unia" - prekursor dyscypliny żużlowej, twórca jedynych w swoim rodzaju mistrzostw o „Złoty Kask", organizator potężnych imprez crossowych, ulicznych, o Grand Prix Polski, szkoląca młodzież od podstaw na corocznych kursach, wreszcie „Unia" - walcząca i przygotowująca Powstanie Wielkopolskie 1918-19 r.

Przybyli z różnych stron kraju harcerze poznańskiego Hufca „Piast", z którego czterech drużyn powstała w 1915 roku „UNIA". Dlatego też zaszczyt przedstawienia historii Klubu przypadł w udziale właśnie tym najstarszym bojownikom: Hon. prezesowi Adamowi Paczkowskiemu, pierwszemu prezesowi red. Stanisławowi Nogajowi i gen. Janowi Kąkolewskiemu. Zgodnie z zamierzeniem jak najobszerniej przedstawiono zebranym najstarsze nasze dzieje, to jest te, których dzisiejsza generacja już nie pamięta, przechodząc już nieraz w wielkim skrócie do nowszej historii, którą wspólnie tworzyli dzisiejsi członkowie Klubu. Na podstawie zebranych dokumentów grono działaczy pracuje nad możliwie dokładną a równocześnie ścisłą objętościowo historią klubu.

Na wniosek gen. Kąkolewskiego zebrani uchwalili postulat pod adresem władz klubowych w sprawie wystosowania wniosku o nadanie naszemu Klubowi Krzyża Powstańca Wielkopolskiego 1918/19 r.

Nastąpiły przemówienia przedstawicieli PZM, ZFS „Budowlani" itd.

Wzruszył wszystkich płomiennie przemawiający nieustępliwy uniowiec prezes okręgu PZM - Szczecin kol. mjr Władysław Boczoń.

Z kolei przedstawiciel PZM wręczył zasłużonym działaczom i zawodnikom legitymacje i odznaki honorowe nadane przez Zarząd Główny Polskiego

Związku Motorowego. Wykaz odznaczonych podaliśmy już w zeszycie Nr 3 „Trybuny".

Uchwała o nadaniu

Odznaki Honorowej Motoklubu „Unia" w Poznaniu

Z okazji 35-lecia pracy naszego Klubu dla Sportu Motorowego nadaje się niżej wymienionym członkom:

a/ Złotą Odznakę Honorową

1. Antoniewicz Zdzisław
2. Boczoń Władysław
3. Bukowski Konrad
4. Czerniak Ildefons
5. Gorzyński Stanisław
6. Górecki Kazimierz
7. Hejna Marian
8. Kąkolewski Jan
9. Kościański Bogdan
10. Kościelski Leonard
11. Kowalski Roman
12. Kosmowski Wacław
13. Kurzawa Bolesław
14. Malcherek Stefan
15. Nagengast Michał
16. Nogaj Stanisław
17. Nowacki Witold
18. Nowaczyk Wiktor
19. Paczkowski Adam
20. Piosik Wiktor
21. Schmidt Stefan
22. Stefański Ignacy
23. Trzeciak Zdzisław
24. Turkiewicz Wacław
25. Tyrała Aleksander
26. Zoll Tadeusz

b/ Srebrną Odznakę Honorową

101. Adamski Bolesław
102. Balcerkiewicz Teofil
103. Baranek Alfons
104. Fedder Franciszek
105. Gabryszak Karol
106. Grzegorczak Marian
107. Hamelka Zygmunt
108. Hamelka Bernard
109. Harciczka Rajmund
110. Jaroszyk Stefan
111. Kozirowski Władysław
112. Kujawa Stefan
113. Liersch Władysław
114. Mankiewicz Ryszard
115. Milewski Wacław
116. Niemczyk Bronisław
117. Pawlicki Florian
118. Pietrzyński Leszek
119. Piłat Stefan
120. Rutowski Janusz
121. Szubczyński Bronisław
122. Wilczak Eugeniusz
123. Wołyński Ignacy
124. Zieliński Józef
125. Zimny Karol
126. Ziemniak Franciszek

c/ Bronzową Odznakę Honorową

201. Bazarnik Józef
202. Czerniejewski Tadeusz
203. Domagała Leon
204. Domagalski Władysław
205. Dubski Stefan
206. Hamelka Stefan
207. Jaroszyk Jan
208. Jędrzejczak Edward
209. Klatkiewicz Zdzisław
210. Kulczyńska Daniela
211. Koziczak Mieczysław
212. Kukwisz Henryk
213. Lesiński Jan
214. Liberacki Lech
215. Poniecki Bolesław
216. Popiałkiewicz Irena
217. Szpakowski Antoni
218. Różański Zygmunt
219. Rumin Edmund

Uwaga: Numer przy nazwisku jest numerem kolejnym odznaki honorowej.
Dyplomy rozdane zostaną w czwartek dnia 13 listopada 1958 r.

x x x

Następnie, powracając do naszej uroczystości, nastąpiła część artystyczna, która wszystkim się podobała. Kierowała nią p.Irena Ratajczak wykazując dużo talentu organizacyjnego. Występowali: artyści Opery i Teatrów Dramatycznych, Anna Wolanowska i Zygmunt Janiszewski - śpiew przy akompaniamencie prof. Michała Żmijewskiego, Janina Ratajska - monologi. Konferansjerkę prowadził Zdzisław Holasz. Przygrywał zespół muzyczny Mariana Paupy.

Na podkreślenie zasługuje zaimprowizowane Wydanie Specjalne TRYBUNY pod hasłem „Jubileusz na Wesoło". Przeszkodą w tej części programu były szmery dochodzące na salę od strony bufetu.

W końcu, po krótkiej przerwie, zapanowała na sali zabawa taneczna do samego rana.

A teraz głos oddajemy prasie... z dawnych lat. Działacze, zawodnicy wspomnijcie te chwile. Mówią lata dwudzieste /z wycinka prasowego Ilustr. Wlkp./. Pisownię dostosowała redakcja „Trybuny" do obowiązujących obecnie prawideł.

Pierwszy żużel w Polsce organizowała „Unia"

W drugi dzień świąt Wielkanocnych zorganizował oddział motocyklowy „Unii" pierwsze w Poznaniu i w ogóle w Polsce wyścigi motocyklowe na „dirt track",tj. na płaskim torze, wysypanym żużlem. Już od południa do-

bijały się tłumy do kas, by uzyskać bilety, zaś krótko po godzinie 3-ciej prawie wszystkie miejsca były zajęte. Zainteresowanie to było zrozumiałe ze względu na nowość, jaką stanowiły te wyścigi wzorowane na słynnych angielskich wyścigach „dirt track".

Zawody dały rzeczywiście dużo emocji, choćby ze względu na pełną obsadę przy starcie każdego biegu.

Na starcie pierwszego stanęli: Koszczyński /Rex Acme 500 ccm/, Miładowski /B.M.W. 750 ccm/ i Nagengast /A.J.S. 500 ccm/. Przez cały wyścig prowadził Nagengast, mając tuż za sobą Koszczyńskiego, który mimo kilkakrotnych usiłowań nie zdołał go minąć i w tym też porządku ukończono bieg. Miładowski pozostał w tyle na dystansie całej rundy. Drugi bieg stał się świetnym zwycięstwem Turkiewicza /Motosacoche 350 ccm/, który wyprzedził swego konkurenta Brodziaka /Calthorpe 350 ccm/ o kilkaset metrów. Jako trzeci przyszedł Tyrała, również na Calthorpe o tym samym litrażu.

Niezwykle interesujący był trzeci przedbieg, w którym Koszczyński /Rex Acme/ uległ po długiej i ciężkiej walce znakomitemu Czerniakowi /Rudge Wh 350 ccm/. Mimo kilkakrotnych ataków nie udało mu się uzyskać utraconego miejsca. Obaj wyprzedzili daleko Falkiewicza /Ariel 250 ccm/, który przyszedł do mety jako trzeci.

W czwartym przedbiegu zwyciężył znowu bezkonkurencyjny Czerniak /Rudge Wh/ bijąc Koszczyńskiego /Rex Acme/ i Halickiego /Ariel 250 ccm/ o kilka metrów.

Szczególnie ciekawy był finałowy bieg zwycięzców. Na pierwszym planie /na zdjęciu - przyp.red.Trybuny/ widzimy znakomitego Czerniaka na „Rudge", za nim Koszczyńskiego na „Rex Acme", biorącego niebezpieczny zakręt ..... - niestety tu urywa się posiadany przez nas wycinek prasowy.

Jedyne w kraju wielkie wyścigi na trawie - Ławica

Przenosimy się do lat trzydziestych. Oto sprawozdanie prasowe jednego z pierwszych wyścigów na ławickim torze, z których niebawem wyłonić się miały wyścigi o „Złoty Kask".

Na przełaj na motocyklu
=========================

Ciekawe wyścigi w Poznaniu o mistrzostwo Polski

Niedzielny ten wyścig /19.7.1931 r. - przyp.red. Trybuny/ zgromadził na torze w Ławicy mimo niepewnej pogody około 6 tys. publiczności. Organizacja

była sprawna, biegi na ogół ciekawe. Wydarzyło się kilka wypadków, na szczęście niegroźnych... Poszczególne biegi przyniosły następujące wyniki:

Kl.A - ponad 250 ccm /15 okrążeń 31,5 km/: Na starcie stanęło 6 zawodników, przy czym prowadzi z miejsca Malicki na „Arielu" przez całą trasę i zwycięża w czasie 28:46 m, o 3/4 okrążenia przed Freyssem „Unia 30:48,3; 3/ Kiełpiński na „Rudge" 34:54,6; 4/ Tyrała na „Rudge"; 5/ Śledziński na „Peugeot"; 6/ Kościański na „James".

W klasie B /ponad 350 ccm/ na tym samym dystansie startowało 7 zawodników. Na czoło wysunął się zaraz Czerniak na „AJS", lecz niebawem minął go Weyl, robiąc okrążenia z przeciętną szybkością 73 km. Na siódmym okrążeniu, kiedy Weyl prowadził już o 600 m wypadł na wirażu, nie odnosząc jednak żadnego szwanku. W międzyczasie minął go Czerniak, który zwycięża w czasie 26:32,8; 2/ Turkiewicz 27:30,8; 3/ Weyl 28:07,4 /miał jeszcze defekt motoru w przedostatnim okrążeniu/; 4/ Gmurowski na „Matchless"; 5/ Mieloch na „Rudge"; Notnagel na „Cotten" wycofał się wskutek defektu.

W biegu głównym w klasie C /powyżej 350 ccm/ po starcie wysuwa się Czerniak /na „AJS" 350 ccm/, którego mija niebawem Nagengast /na Rudge 500 ccm/, robiąc pierwsze okrążenie z przeciętną szybkością 84 km. Nagengast dysponuje silniejszą maszyną, wysuwa się stale na prostej, Czerniak jednakże dochodzi go zawsze na wirażu; dopiero w czwartym okrążeniu Nagengast odrywa się. Podjeżdżając na zakręcie pod pagórek, uderza nieszczęśliwie o ziemię i wskutek defektu wycofuje się. Czerniak straciwszy najpoważniejszego rywala wygrywa łatwo osiągając doskonały czas 25:40,6 - 82 km przec. szybk.; 2/ Szelągiewicz na Sarolei. Reszta zawodników odpadła.

Niezwykle atrakcyjny był bieg z przyczepkami na dys. 21 km/10 okrążeń/. Na starcie stanęło sześć maszyn. Od razu wysunęła się na czoło para Nowaczyk-Engel /na „Royal Enfield"/ prowadząc przez 7 okrążeń, po czym mija ich wspaniałym zrywem na prostej zespół Kapczyński-Ziółkowski na „Sarolea", który wygrywa po zaciętej walce w czasie 19:49,8; 3/ Malcherek na Indianie; 4/ Śmigielski na Arielu.

W ostatnim biegu z wyrównaniem emocjonujący był pojedynek Malicki-Czerniak, z którego wskutek silniejszej maszyny przy niezwykle wprost brawurowej jeździe wyszedł zwycięsko Czerniak. Na starcie stanęło 6 maszyn 250 ccm oraz trzy o 350 ccm, które wyruszyły o minutę później /niespełna pół koła/. Od razu obejmuje prowadzenie Malicki, za którym pędzi w szalonym tempie Czerniak i mija przeciwnika na prostej w 9 okrążeniu, kończąc bieg w cza-

sie 26:05,2; 2/ Malicki na „Arielu" 27:06,6; 3/ Turkiewicz na „AJS" - 28:05,2; 4/ Tyrała na „Rudge"; 5/ Kiełpiński na „Rudge"."

x x x

Rok 1938 - Raid motocyklowy szosowo-terenowy.

Sto mil po Polsce /2 - 3 maja 1938/

Celem raidu było praktyczne wypróbowanie polskich produktów z zakresu motoryzacji w terenie wynoszącym w linii powietrznej sto mil, nawiązanie łączności sportowej kresów wschodnich z zachodnimi i zjechanie na Targi Poznańskie dla dokonania przeglądu rodzimej produkcji, a z drugiej strony dla podkreślenia łączności urządzanych imprez sportowych z interesami polskiej produkcji.

Pragniemy podkreślić, że już przed startem święciliśmy wielki sukces, ponieważ na 45 doprowadzonych do startu motocykli 31 było pochodzenia krajowego, mianowicie 29 produkcji P.Z.Inż. oraz dwa motorowery produkcji członka naszego Klubu p. Stefana Malcherka. Jeszcze korzystniej przedstawiał się procent ogumienia polskimi oponami „Stomil", gdyż zaledwie 7 motocykli miało ogumienie zagraniczne, 38 natomiast „Stomile", wśród których znaleźli się oczywiście zwycięzcy, dystansując wypróbowanych współkonkurentów na oponach pochodzenia zagranicznego.

Na 45 startujących barwy naszego Klubu reprezentowało 16 członków. /Wyjęto ze sprawozdania rocznego za rok 1938./

Dorocznym wyścigiem przed wojną był również:

Meeting Setek

Regulamin meetingu z roku 1939 przewidywał pięć konkurencji:

a/ próby montowania tylnej opony
b/ próby zamiany świecy
c/ próby zużycia paliwa
d/ wyścig płaski i
e/ wyścig na przełaj.

A oto sprawozdanie Kuriera Sportowego z dnia 19 lipca 1939 z wyścigów motocyklowych setek:

Poznań zwyciężył, lecz Puchar zabrała Gdynia

W Poznaniu na torze K.S. Stomil został wczorajszej niedzieli rozegrany ostatni akt międzymiastowych wyścigów motocyklowych pomiędzy Bydgoszczą, Gdynią i Poznaniem, zakończony ciężko, lecz niemniej zasłużonym zwycięstwem Poznania.

Pierwsze dwa spotkania rozegrane w maju w Bydgoszczy i w Gdyni przyniosły zdecydowane zwycięstwo Gdyni. Honor Poznania został obroniony przez znakomite motocykle poznańskiej produkcji „WPN" i „S.M." oraz zagranicznego fabrykatu Phaenomen, które zdobyły dla Poznania 57 punktów. Zaciętą i niezwykle heroiczną walkę odzwierciedla najwięcej minimalna różnica punktów pomiędzy reprezentacjami trzech miast.

Gdynia zdobyła bowiem 55 punktów, a Bydgoszcz 53, gdy tymczasem w poprzednich rozgrywkach punktacja była więcej rozciągła.

Poznań, a ściślej mówiąc jego fabryki motocyklowe, jak Braci Nowaczyk i Stefana Malcherka, dołożyły niemałego wysiłku około przygotowania doskonałych motocykli wyścigowych, które obok we własnym zakresie zbudowanego przez p. Brzeskwiniewicza motocykla z silnikiem Villiersa święciły zasłużony wielki triumf. Bardzo dobrze zdały egzamin motocykle DKW, dosiadane przez kierowców gdyńskich, wśród których niestety zabrakło doskonałych Dąbrowskiego i ich najmłodszego Gburka, który przed tygodniem uległ ciężkiemu wypadkowi. Życzymy mu najszybszego powrotu do zdrowia i dalszych sukcesów. Niewiele ustępowały im bydgoskie Tornedo pod kierowcami Bydgoszczy.

Z prawdziwą przyjemnością notujemy ogromny postęp fabrykowanych w Poznaniu motocykli „WPN", które przez niedzielny sukces dały dowód swej niezaprzeczalnej doskonałości. Nic bowiem bardziej nie może przekonać o wartości motocykla jak zwycięski pochód, zwłaszcza przy tak silnej konkurencji, jaką mieliśmy możność obserwować podczas niedzielnego wyścigu.

Z zawodników najlepiej spisał się w pierwszym rzędzie obiecujący Alfons Baranek z Unii, który na poznańskim silniku „SM" wykręcił fenomenalny czas 4 min. 17,5 s. na 10 okrążeniach. Nic nie ustępował jemu gorąco oklaskiwany przez kilkutysięczną publiczność brawurowy setkarz Tadeusz Augustyniak

z Unii, który na motocyklu Phaenomen zdobył rekord jednego okrążenia toru z czasem 24,1 sek. oraz Brzeskwiniewicz. Z uznaniem należy podkreślić debiut na setkach Tadeusza Borek-Gostyńskiego z Unii oraz niestowarzyszonego Tyrakowskiego, którzy zdobyli się w finiszu na potrzebny zryw dla zdystansowania swych konkurentów. Tyrakowski wprawdzie w ostatnim okrążeniu wywrócił się i dotarł jako trzeci do mety, lecz w niczym nie umniejsza to jego nieprzeciętnych kwalifikacji,a przede wszystkim zacięcia.

Z zamiejscowych kierowców na uwagę zasługują Kulwicki i Wikaryjczyk z Gdyni oraz bracia Ternow z Bydgoszczy.

Niedzielne wyścigi stały pod każdym względem, a szczególnie pod sportowym,na bardzo wysokim poziomie i dostarczyły rozentuzjazmowanej publiczności moc nieprzeciętnych wrażeń. Na szczęście, mimo kilku upadków obyło się bez poważniejszych następstw. Podkreślić bowiem wypada ambicję zawodników, którzy we wszystkich wypadkach kontynuowali wyścig zbierając drogocenne punkty dla wywalczenia dla reprezentowanych przez nich barw zwycięstwa.

Organizacja spoczywała w rękach Motoklubu „Unia" i nie wykazywała żadnych braków.
/Następują szczegółowe wyniki./

Motocyklowy Raid po Ziemiach Odzyskanych

Motoklub „Unia", przy współpracy swoich oddziałów w Gorzowie, Czarnkowie, Słubicach, Nowym Tomyślu, Wschowie, Rawiczu i Kościanie, zorganizował w dniach 21 i 22. 1946 roku zgodnie z regulaminami sportowymi PZM i FICM zawody motocyklowe ogólnopolskie pod nazwą:

I. ogólnopolski motocyklowy raid po Ziemiach Odzyskanych.

Raid ten odbywał się pod protektoratem Polskiego Związku Zachodniego. Powyższy raid zaliczony został przez PZM do konkurencji o motocyklowe mistrzostwo na rok 1946.

Celem raidu było:

1. nawiązanie łączności sportowej z Polską Zachodnią oraz poznanie Ziem Odzyskanych i propaganda sportu na tych terenach,
2. próba sprawności fizycznej oraz zdolności technicznych kierowców,
3. sprawdzenie wartości posiadanych motocykli.

Raid składał się z dwóch etapów jednodniowych, którego trasa prowadziła: pierwszy etap z Poznania - Oborniki - Stargard - Szczecin do Gorzowa = 396 km, drugi etap z Gorzowa - Świebodzin - Zielona Góra - Wrocław - Leszno - do Poznania = 462 km. Ogólnię trasa wynosiła 858 km.

W zawodach wzięło udział 13 klubów... na starcie stanęło 72 maszyny. Warunki raidu były bardzo ciężkie szczególnie dla zawodników młodszych, z których wielu startowało po raz pierwszy w tak ważnej i ciężkiej dwudniowej imprezie.... Ogółem końcowy etap ukończyło 54 masz.

Zainteresowanie raidem, za wyjątkami, na trasie było bardzo duże. Szczególnie Rawicz tłumnie witał przejeżdżających raidzistów. Na specjalne podkreślenie zasługuje niezwykła sprawność organizacyjna na półmetku w Gorzowie pod przewodnictwem trzeciego wicekomandora raidu Michała Nagengasta oraz mgr Grudzińskiego wraz z całym Oddziałem MK „Unia" w Gorzowie, mając niezwykłą wprost pomoc w licznej grupie pań, które bezinteresownie zorganizowały bogaty punkt zaopatrzenia. Komandorem raidu był p. Malicki Czesław, który poświęcił dużo czasu i zabiegów w organizowaniu imprezy, mając dzielnych pomocników w pp: Kościelskim, Kościańskim, Gorzyńskim, Malcherku, Adamie Paczkowskim, Tyrale, Turkiewiczu oraz mjr.Boczoniu...

Tak pisał Głos Wielkopolski

x x x

A oto sprawozdanie z przedostatniego wyścigu o „Grand Prix Polski", którego „Unia" była organizatorem w dniu 13 czerwca 1948 r.

Motocyklowe „Grand Prix" wygrywa Bubenicek

<u>90 tysięcy ogląda wyścig - Rewia najlepszych motocyklistów</u>

Bubenicek triumfuje na trasie - PECH MIELOCHA I NOWACKIEGO

„... Z wielkim zaciekawieniem oczekiwano biegu głównego, który odbył się na tej samej trasie, tylko 20 okrążeń,tj. 159,7 km.... Trasa wolna - trasa wolna - Rozpoczynamy wyścigi! - usłyszeliśmy jeszcze głos speakera, po czym ogólną ciszę, jaka wytworzyła się przed startem,zagłuszył ryk pierwszych startujących maszyn najcięższej kategorii, powyżej 350 ccm. W odstępach 1-minutowych ruszyły ze startu dalsze maszyny i to: 350 ccm i 250 ccm.

W tej ostatniej kategorii wziął udział również H.Hennek /na 125 - przyp. Trybuny/, jednak już po dwóch okrążeniach musiał się wycofać.

Po starcie ogółem 70 maszyn i po przebyciu przez nie pierwszego okrążenia powstał taki chaos na trasie, że trudno nam było się zorientować w kolejności prowadzących /maszyny wyższe dublowały niższe kategorie/, ... Jedno zdążyliśmy zaobserwować, że na czoło nie zagrożony przez nikogo - prowadząc przez przeciąg całej trasy - wysunął się Czech Wacław Bubenicek, który swą brawurową jazdą zyskał poklask widowni. Nie znaczy to jednak, że nasi motocykliści ustępowali Czechowi.

Pech prześladował przede wszystkim Jerzego Mielocha z Poznania, któremu już po drugim okrążeniu kamyk przebił okulary i ugodził go w oko u nasady nosa. Jeździec ten odbywał dalszą trasę z zamkniętym okiem.

Drugiemu z naszych czołowych zawodników Fr.Nowackiemu już krótko po starcie urwała się linka sprzęgłowa, która była przyczyną wysypki tego zawodnika na ostatnim okrążeniu. Wysypka nie była jednak tak groźna i Nowacki kontynując wyścig przybył jako trzeci na metę. Tak więc aż dwu motocyklistów poznańskich uplasowało się za Czechem.

W dalszych kategoriach /350 i 250/ jako pierwsi na metę przybyli również Czesi. Zwycięzców udekorowano wieńcami oraz ofiarowano im cenne nagrody." /Podano z Głosu Wielkopolskiego./

Przeskakując dzieje ostatniego dziesięciolecia /do wspomnień powracać będziemy w następnych Trybunach/ przechodzimy do dnia dzisiejszego.

A jednak się kręci

Bez wątpienia sport motorowy przechodzi obecnie największy swój kryzys, tym dotkliwszy, że tyczy się on braku sprzętu. Wynik to całego splotu okoliczności i zaniedbań. Najbardziej palącą sprawą jest rozbudowa rodzimego przemysłu motoryzacyjnego. Nie do pomyślenia są w nowym roku eliminacje do mistrzostw Polski /konkurencji wyścigowej/ na trasach nie sięgających nieraz 50 km przy 5 startujących w poszczególnych biegach. W przyszłym sezonie zapewne najbardziej ciekawe będą jeszcze konkurencje crossowe, chociaż wysoka cena Junaków nie wpłynie na dalszy rozwój tej dyscypliny. Wyścigi na ławickim torze mają nadal wielkie szanse rozwoju. Trzeba tylko przygotować odpowiednie maszyny. Nawiązując do naszego ostatniego artykułu, wzywamy niniejszym naszych mechaników i konstruktorów do wypracowania na piś-

mie projektu wstępnego. Nie wolno nam stanąć do nowego sezonu 1959 bez takich maszyn. Jednocześnie apelujemy do wszystkich klubów żużlowych naszego okręgu i całej Polski o przygotowanie chociaż po jednym motocyklu na tory trawiaste na bazie silnika FIS. Wtedy sport motorowy odżyje na nowo. Trzeba nam bowiem zbiorowego wysiłku, to trzeba zrozumieć. Indywidualnie coś się już rusza, budują młody Rutowski, młody Nagengast, Mankiewicz i jeszcze kilku innych. Wydaje się jednak, że za dużo w tym wszystkim tajemnicy. Cudów nikt już nie odkryje, a dobrą radą służyć winni doświadczeni już mechanicy, starzy zawodnicy, konstruktorzy.

Zagadnienia te powinny być tematem bez końca w nasze czwartkowe wieczory. Ildefons Czerniak kompletuje zespół budowniczych samochodów sportowych.

Poznajemy zasady ruchu drogowego

Ciekawa impreza dla dzieci w wieku szkolnym.

W dniu 28 września br. odbyła się w Poznaniu na Placu Wielkopolskim ciekawa impreza dla dzieci. Udział wzięło przeszło 140 dzieci na rowerach młodzieżowych i dziecięcych, zarówno chłopcy jak i dziewczynki. Na pewien czas przed imprezą dzieci otrzymały rozkłady lekcji wydane przez Polski Związek Motorowy. Na rozkładach lekcji umieszczono wszystkie znaki drogowe z objaśnieniami. Dzieci uczyły się znaków drogowych i przepisów ruchu drogowego. Na imprezie odbył się sprawdzian umiejętności. Zadanie polegało na przejechaniu wyznakowanej trasy, na której ustawiono różne znaki drogowe. Za popełnione błędy liczono punkty karne. Dzieci starsze miały zadania nieco trudniejsze. Dzieci obdarowano licznymi nagrodami i upominkami.

Całości akcji patronowała Komenda Wojewódzka MO. Stronę organizacyjną imprezy przejął nasz Klub.

Akcja nasza znalazła poparcie przez szkoły i całe społeczeństwo w czasie wzmagającego się z dnia na dzień ruchu na naszych drogach i ulicach, wobec wzrastającej równocześnie ilości nieszczęśliwych wypadków.

Kierownikami imprezy byli: ze strony KW MO kpt. Zbigniew Lisiak, ze strony naszego Klubu nasz członek honorowy kol. Michał Nagengast. Wszystkim

Kolegom, którzy przyczynili się do organizacji i przeprowadzenia tej imprezy Zarząd Motoklubu składa niniejszym podziękowanie.

Komunikaty

1/ Komitet organizacyjny dziękuje wszystkim członkom, którzy swą pracą przyczynili się do uświetnienia uroczystości 35-lecia pracy dla Sportu Motorowego. Jednocześnie Komitet prosi o deklarowanie eksponatów na organizowaną wystawę osiągnięć naszego Klubu.

2/ Na wspólnym posiedzeniu Zarządu, Komitetu Organizacyjnego 35-lecia i Rady Klubowej ustanowiona została stała Odznaka Honorowa Klubu. Odznaka jest trzystopniowa, złota, srebrna i brązowa i nadawana jest na podstawie osobnego regulaminu ogłoszonego na jednej z odpraw czwartkowych. W jednym z następnych zeszytów zamieścimy szczegółowy tekst tego regulaminu. Odznakę Honorową stanowi znaczek klubowy ujęty od dołu w laurowy wianek.

3/ Jak komunikuje przewodniczący Sądu Koleżeńskiego, Kol.Feliksowi Jankowiakowi zostały przywrócone prawa członkowskie.

4/ Ze względu na brak miejsca wykaz członków ukaże się w następnym zeszycie. Członkom zalegającym ze składkami daje się więc jeszcze jedną dodatkową szansę do uregulowania swych zobowiązań wobec Klubu.

5/ W obliczu rocznej inwentaryzacji sprzętu Zarząd wzywa do złożenia wszelkiego sprzętu społecznego w terminie do dnia 20 listopada br.

ZPS Pol.Pozn.-400-R-12-930/58